

N° 34

OBSERVATOIRE RÉGIONAL des Transports

L e t t r e t r i m e s t r i e l l e d e l ' O b s e r v a t o i r e

SOMMAIRE

ÉDITORIAL

Cette année l'ORT Poitou-Charentes a eu le plaisir d'accueillir l'assemblée plénière des observatoires régionaux des transports les 17 et 18 juin derniers

1

STATISTIQUES

2-4

LA PAGE DU TRM - BREVES

Enquête de conjoncture mars 2004
Les assises des déplacements
dans l'aire urbaine Poitiers-Châtelleraut

5

INFORMATIONS-ETUDES

Les conséquences de l'élargissement de l'Union
européenne sur la réglementation des trans-
ports routiers de marchandises

6

BREVES

Dramatique accident d'autocar sur la RN10 dans la Vienne.

Pour des raisons qui restent encore à déterminer, un autocar immatriculé au Maroc, transportant 48 passagers en provenance de Bruxelles (Belgique) et à destination de Tanger (Maroc) auquel était attelée une remorque transportant leurs bagages, s'est retourné le mardi 22 juin 2004 à 21h10 sur la route nationale n°10, à quelques kilomètres au sud de Poitiers, commune de Ligugé (86).

Le terrible bilan de cet accident est de 11 personnes tuées et 15 blessés dont 6 grièvement.

Parallèlement à l'information judiciaire ouverte, le Ministre chargé des transports, a déclenché une enquête technique et administrative dans le cadre de la Loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et des systèmes de transport. La direction de cette enquête a été confiée au Bureau Enquêtes Accidents des Transports Terrestres (BEA-TT) du Conseil Général des Ponts et Chaussées, assisté de deux experts de la Direction Régionale de l'Équipement (DRE) de Poitou-Charentes. Des investigations sont d'ores et déjà lancées sur plusieurs axes de recherche, dont :

- les circonstances de l'accident (infrastructure, météo, circulation)
- l'entreprise (activités, comportements)
- les conducteurs (formation, expérience, activités précédentes)
- les véhicules (descriptifs techniques, entretiens, chargement)
- le transport en cours (conditions, vitesse, itinéraire)

Ces recherches tenteront de déterminer les circonstances et les causes de l'accident, d'en tirer des enseignements et de remédier à ces causes sous forme de recommandations.

Cette année l'ORT Poitou-Charentes a eu le plaisir d'accueillir l'assemblée plénière des observatoires régionaux des transports les 17 et 18 juin derniers

Les représentants des services centraux du ministère de l'Équipement, les correspondants régionaux des ORT et les partenaires de l'ORT Poitou-Charentes ont été accueillis dans les locaux de la CCI de La Rochelle pour deux journées de travail consacrées aux problématiques des transports. Ce fut également l'occasion pour l'observatoire régional des transports Poitou-Charentes de présenter certaines études inscrites à son programme de travail, d'en confronter l'analyse au savoir-faire et aux expériences menées au sein des ORT des différentes régions françaises. C'est ce qu'on appelle l'effet réseau.

Chaque année les Observatoires Régionaux des Transports se réunissent dans une région différente pour deux journées de travail et d'échanges.

Cette année, l'assemblée plénière des Observatoires des Transports a été organisée à La Rochelle par l'ORT Poitou-Charentes avec le concours de ses partenaires et un soutien logistique apprécié de la Chambre de Commerce et d'Industrie.

Si les maîtres mots de ces journées ont été multimodalité, intermodalité, et transports alternatifs, la nécessité et l'intérêt des travaux au bénéfice des professionnels routiers ont également été évoqués.

Les échanges qui ont eu lieu, ont pris une résonance toute particulière dans la ville de La Rochelle, laboratoire urbain d'innovation que les visites in situ des plates-formes ELCIDIS et LISELEC ont amplifié en apportant la démonstration grandeur nature que la concrétisation d'expériences est possible.

La question des livraisons de marchandises en ville a été également abordée à partir de l'étude menée sur l'agglomération de Poitiers qui met en évidence des solutions ciblées possibles.

Enfin l'expérience parisienne a fait l'objet d'un éclairage particulier sur les livraisons avec des triporteurs à assistance électrique.

Plus généralement les présentations d'études ont porté sur les alternatives au transport routier de marchandises en Poitou-Charentes (initiées par la Région) et sur le transport combiné. La question du transport combiné a été abordée à la fois à partir de l'audit sur les fermetures de chantiers (Amiens, Angers, Angoulême, Cognac, Le Mans, Limoges, Pau) et d'une étude sur la pertinence de petits chantiers

en ligne sur l'axe Poitiers -Niort-La Rochelle. La solution miracle n'existe pas mais elle doit être prise au niveau européen et non régional.

La région Languedoc-Roussillon a présenté une étude menée sur les parcs relais de Montpellier qui permettent un report modal sur le tramway, problématique essentielle et prégnante pour bien des agglomérations. C'est pourquoi, il était tout à fait primordial de connaître les conditions du succès de cette expérience (taux de remplissage des parcs relais de 80 % et extension de la zone de chalandise du tramway). Il a été mis en évidence que ce succès était lié avant toute chose à une très bonne accessibilité routière des parcs, à une offre de transport performante au niveau de la fréquence et des tarifs ainsi qu'à une politique de stationnement en centre-ville restrictive. Ces retours sur expériences permettent une analyse transposable, dans une certaine mesure, à d'autres agglomérations.

L'Alsace a présenté une étude menée conjointement avec la Suisse et l'Allemagne sur la problématique Rhénane des transports qui démontre, au-delà des particularités nationales propres, l'intérêt d'une approche transnationale.

Que ce soit pour le voyageur ou pour la marchandise la fiabilité du service et sa réponse à l'attente du client est primordiale.

Avec ces deux journées, particulièrement riches en entretiens et en échanges, chacun a pu se rendre compte de la vitalité et de la diversité du réseau des ORT.

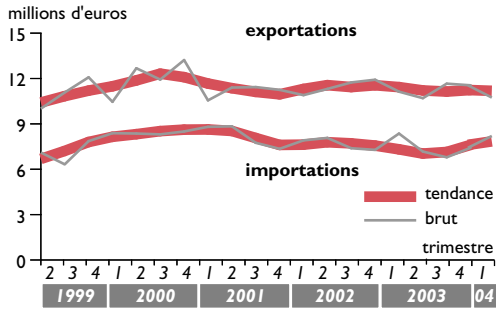
Merci à l'équipe de l'ORT Poitou Charentes pour sa bonne organisation.

Thierry HAUTIER
Président de l'ORT



données générales

Le commerce extérieur de Poitou-Charentes

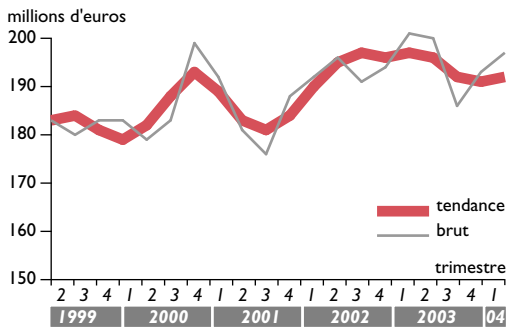


Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

EVOLUTION	4 ^e trim 03 4 ^e trim 02	1 ^{er} trim 04 1 ^{er} trim 03
Exportations	-3,7 %	-3,5 %
Importations	+1,8 %	-1,9 %

Après une année sombre, le commerce extérieur du Poitou-Charentes est encore en recul durant le premier trimestre 2004. Les importations régressent globalement de 1,9 % et les exportations de 3,5 % par rapport au même trimestre 2003, pénalisées par un euro fort qui a pesé sur la compétitivité des produits français.

Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport

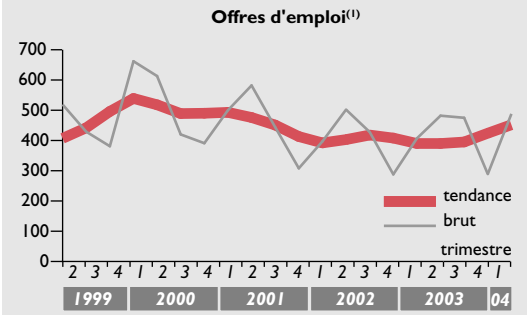


Source : Banque de France

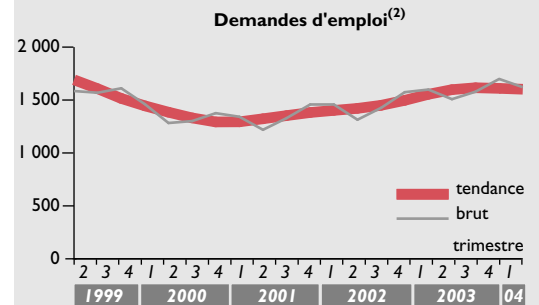
EVOLUTION	4 ^e trim 03 4 ^e trim 02	1 ^{er} trim 04 1 ^{er} trim 03
Poitou-Charentes	-0,5 %	-2,0 %

Dans un contexte économique incertain, les entreprises de transport choisissent de limiter leur niveau d'endettement. Durant le premier trimestre, les encours bancaires sont en recul de 2 % par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Marché de l'emploi dans les transports



⁽¹⁾ OEE : Offres d'Emploi Enregistrées



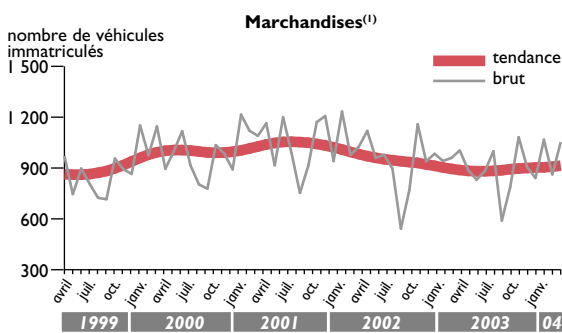
⁽²⁾ DEFM Cat 1 : Demandes d'Emploi en Fin de Mois

Source : DRTEFP

EVOLUTION		4 ^e trim 03 4 ^e trim 02	1 ^{er} trim 04 1 ^{er} trim 03
Tous secteurs	Offres	+1,9 %	+5,7 %
	Demandes	+4,8 %	+1,0 %
Secteur transport	Offres	+0,3 %	+19,9 %
	Demandes	+7,9 %	+1,4 %

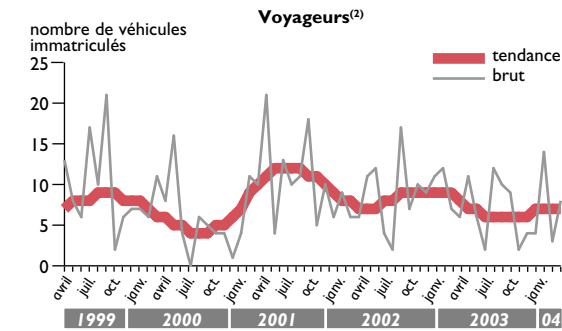
Les offres enregistrées (= flux) ne peuvent être comparées aux demandes en fin de mois (= stock).

Immatriculations de véhicules neufs



⁽¹⁾ les camionnettes et camions, les tracteurs routiers, les remorques et semi-remorques.

Après plusieurs trimestres de recul en raison de la morosité de la situation économique, les achats de véhicules de marchandises se stabilisent et connaissent même une augmentation de 2,6 % par rapport au premier trimestre 2003. Le marché des véhicules de transport de voyageurs se maintient durant le premier trimestre 2004.



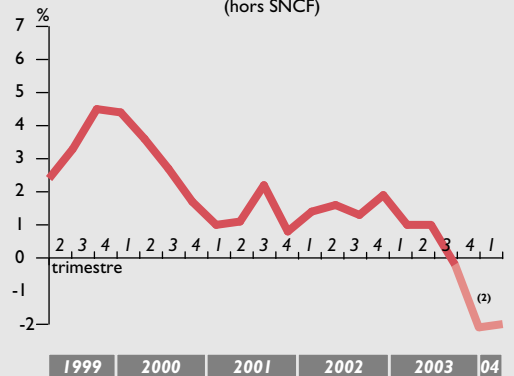
⁽²⁾ les autobus et les autocars.

Source : DAEI/SES

EVOLUTION	4 ^e trim 03 4 ^e trim 02	1 ^{er} trim 04 1 ^{er} trim 03
Marchandises	-8,2 %	+2,6 %
Voyageurs	-66,7 %	+0,0 %

Au cours du premier trimestre 2004, les offres concernant tous les secteurs économiques augmentent de 5,7 % et les demandes d'emplois augmentent de 1 %. Les demandes d'emploi dans le secteur des transports augmentent de 1,4 % et les offres progressent de 19,9 %.

Evolution annuelle de l'emploi salarié dans les transports⁽¹⁾ (hors SNCF)



⁽¹⁾ Données trimestrielles suivies en glissement annuel afin de corriger les effets saisonniers
⁽²⁾ Données provisoires

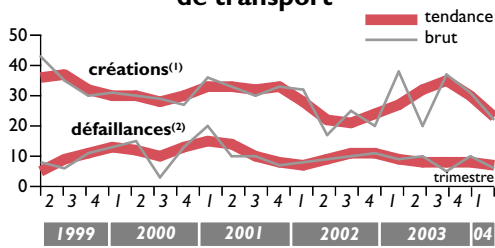
Source : INSEE - Estimation d'emploi

	01/04/02 01/04/03	01/07/02 01/07/03	01/10/02 01/10/03	01/01/03 01/01/04*	01/04/03 01/04/04*
Poitou-Charentes	+1,0	+1,0	-0,2	-2,1	-2,0
Charente	+2,7	+0,2	-1,3	-2,3	-3,3
Charente-Maritime	+1,5	+0,8	+0,8	+0,5	-1,1
Deux-Sèvres	+1,2	+3,4	-0,1	-4,3	-2,3
Vienne	-1,1	-1,2	-0,7	+0,8	-1,5

* données provisoires

TRANSPORTS EN POITOU-CHARENTES

Démographie des entreprises de transport



(1) données corrigées des variations saisonnières (CVS)
 (2) défaillances enregistrées à la date du jugement ; données brutes

Source : INSEE

Le nombre d'entreprises en Poitou-Charentes conserve un niveau correct durant le premier trimestre 2004. Le nombre de défaillances d'entreprises est faible, notamment en raison de la réglementation sur la capacité financière des entreprises. Les créations d'entreprises ont été moins nombreuses ce trimestre.

Nombre d'entreprises de transport⁽¹⁾

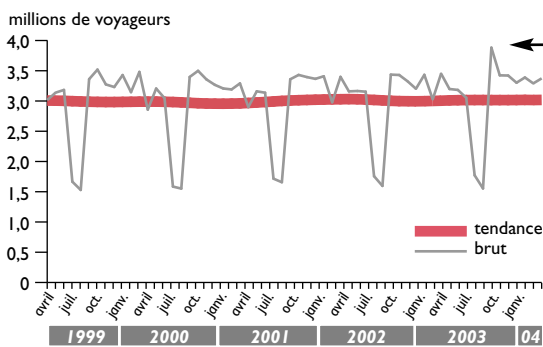
	Au 01/04/01	Au 01/04/02	Au 01/04/03	Au 01/04/04
Transports terrestres	1 497	1 480	1 480	1 475
Transports par eau	37	35	34	30
Transports aériens	6	7	8	7
Services auxiliaires des transports	351	362	361	366
Total	1 891	1 884	1 883	1 878

(1) entreprises dont le code APE est 60, 61, 62 et 63

Source : INSEE

transports de voyageurs

Transports collectifs urbains⁽¹⁾



(1) Réseaux d'Angoulême, Châtelleraut, La Rochelle, Niort et Poitiers

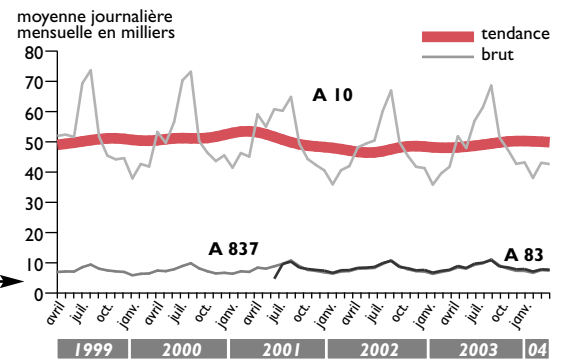
Source : Sociétés d'exploitation

Le nombre de voyageurs ayant emprunté les transports collectifs reste stable avec une légère progression de 1,2 % durant le premier trimestre 2004.

Le nombre de véhicules légers comptabilisés aux péages situés sur le réseau des autoroutes de la région (A10-A83 et A837) progresse de 5,3 % durant le premier trimestre 2004.

EVOLUTION	4 ^e trim 03 4 ^e trim 02	1 ^{er} trim 04 1 ^{er} trim 03
Poitou-Charentes	+1,9 %	+1,2 %

Volume de véhicules légers comptabilisés aux péages des autoroutes de Poitou-Charentes⁽¹⁾



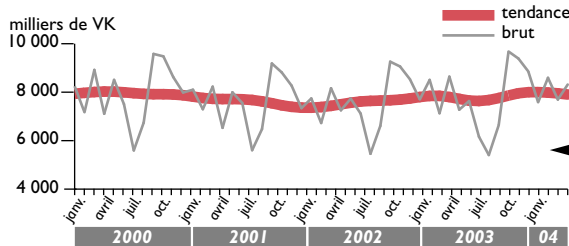
(1) Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	4 ^e trim 03 4 ^e trim 02	1 ^{er} trim 04 1 ^{er} trim 03
Poitou-Charentes	+3,6 %	+5,3 %

Voyageurs ferroviaires

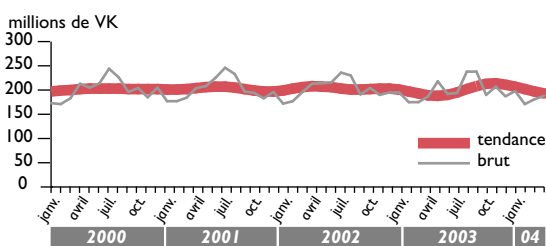
Trafic interne en Poitou-Charentes



Source : SNCF

Le trafic ferroviaire interne à la région Poitou-Charentes connaît une légère progression : 1,7 % ce trimestre-ci. Le trafic longue distance de et vers le Poitou-Charentes est stable +0,8 % par rapport au premier trimestre de l'an passé.

Trafic interrégional du Poitou-Charentes

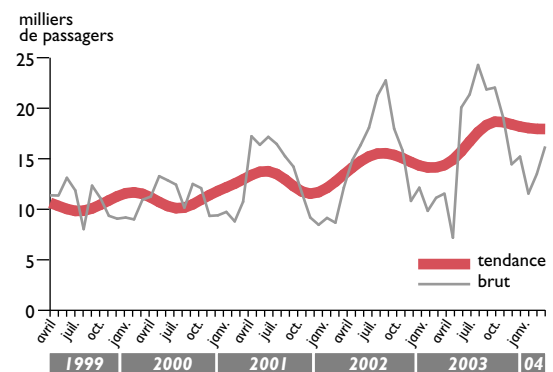


Source : SNCF

En Poitou-Charentes, le trafic aérien a progressé de 26,8 % durant le premier trimestre 2004. Le trafic de l'aéroport de Poitiers augmente de 58,9 %, celui de La Rochelle de 17,9 %, en raison, notamment, des nouvelles destinations proposées par vols charter durant les vacances scolaires et des lignes vers Londres. Les deux principaux aéroports de la région, Poitiers et La Rochelle ont actuellement le même niveau de passagers.

EVOLUTION	4 ^e trim 03 4 ^e trim 02	1 ^{er} trim 04 1 ^{er} trim 03
Trafic interne	+2,4 %	+1,7 %
Trafic interrégional	+0,5 %	+0,8 %

Voyageurs aériens⁽¹⁾



(1) Aéroports d'Angoulême, La Rochelle, Niort, Poitiers et Rochefort.

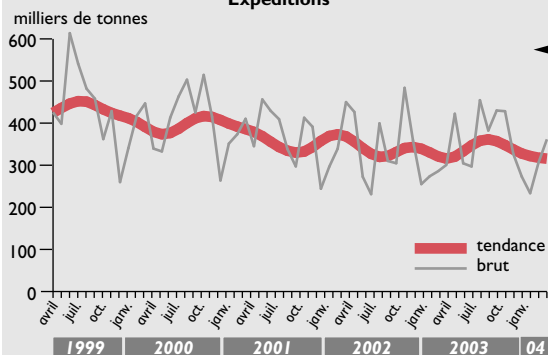
Source : Direction de l'Aviation Civile du Sud-Ouest

EVOLUTION	4 ^e trim 03 4 ^e trim 02	1 ^{er} trim 04 1 ^{er} trim 03
Poitou-Charentes	+25,7 %	+26,8 %

transports de marchandises

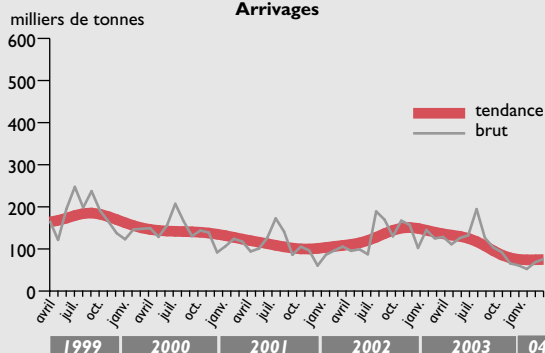
Fret ferroviaire

Expéditions



Le fret ferroviaire recule de 12,8 % ce trimestre-ci. Respectivement, les expéditions progressent de 4,7 % et les arrivages de marchandises reculent de 50,6 %. Ces résultats sont à rapprocher de ceux enregistrés par les ports de la région en raison de la baisse du trafic de céréales.

Arrivages



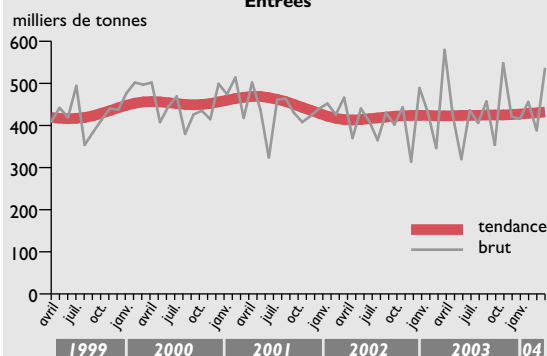
Le trafic global des ports régionaux recule de 22 % durant le premier trimestre 2004. Dans le détail, les entrées des ports de la Région augmentent ce trimestre de 1,7 % mais les expéditions reculent de 56 % principalement en raison de tonnages des céréales moins importants après le trafic exceptionnel de l'année 2003.

Source : SNCF

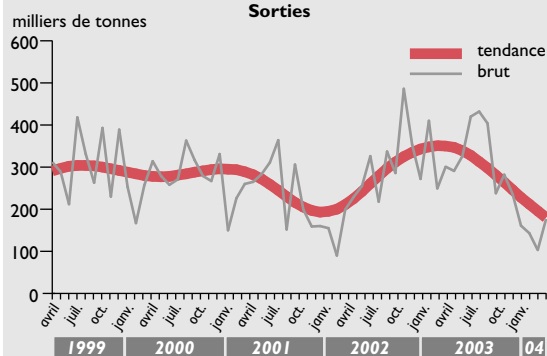
EVOLUTION	4 ^e trim 03 4 ^e trim 02	1 ^{er} trim 04 1 ^{er} trim 03
Expéditions	-6,5 %	+4,7 %
Arrivages	-48,6 %	-50,6 %
TOTAL	-18,3 %	-12,8 %

Trafic des principaux ports maritimes⁽¹⁾

Entrées



Sorties



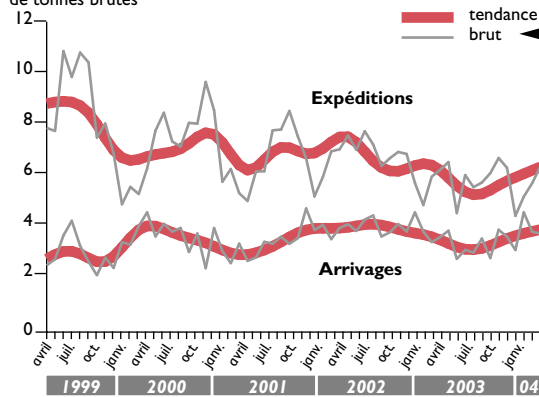
⁽¹⁾ Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonny-Charente.

Sources : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

EVOLUTION	4 ^e trim 03 4 ^e trim 02	1 ^{er} trim 04 1 ^{er} trim 03
Entrées	+13,1 %	+1,7 %
Sorties	-34,5 %	-56,0 %
TOTAL	-8,7 %	-22,0 %

Transport combiné⁽¹⁾

milliers de tonnes brutes



Le transport combiné progresse de 5,3 % durant le premier trimestre 2004. Les expéditions ont augmenté de 1,3 % et les arrivages de 11,6 %.

Le nombre de poids-lourds comptabilisés aux péages autoroutiers sur l'ensemble du réseau augmente légèrement : 1,5 % par rapport au premier trimestre 2003. Il convient de noter un fait marquant : l'autoroute A837 (Saintes-Rochefort) enregistre une baisse du nombre de PL comptabilisés de 24,2 % et l'A83 (Niort) a enregistré une augmentation de 32,4 % du nombre de poids-lourds comptabilisés aux péages autoroutiers en raison de l'interdiction faite aux poids lourds de traverser la ville de Marans. Ces derniers semblent se reporter sur un itinéraire empruntant l'A83.

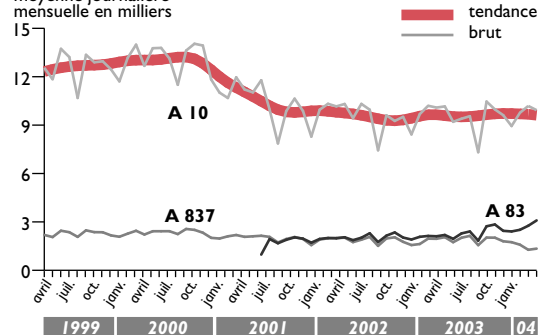
⁽¹⁾ Trafic des centres d'Angoulême et de Cognac

Source : CNC

EVOLUTION	4 ^e trim 03 4 ^e trim 02	1 ^{er} trim 04 1 ^{er} trim 03
Expéditions	-10,4 %	+1,3 %
Arrivages	-14,8 %	+11,6 %
TOTAL	-12,1 %	+5,3 %

Volume de poids lourds comptabilisés aux péages des autoroutes de Poitou-Charentes⁽¹⁾

moyenne journalière mensuelle en milliers



⁽¹⁾ Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	4 ^e trim 03 4 ^e trim 02	1 ^{er} trim 04 1 ^{er} trim 03
Poitou-Charentes	+7,6 %	+1,5 %

TRM - Enquête de conjoncture en Poitou-Charentes Situation à la fin mars 2004

- ✓ L'opinion exprimée par les chefs d'entreprises concernant l'activité et la situation économique durant le premier trimestre 2004 s'améliore très légèrement par rapport à celles exprimées durant l'année 2003. Toutefois, les soldes d'opinion restent globalement négatifs. L'activité économique, durant le premier trimestre de l'année 2004, s'est maintenue à peu près à un niveau similaire à celui du dernier trimestre 2003. Le **transport en distribution urbaine**, les **transports à longue distance** et à **courte distance** conservent des soldes négatifs : respectivement -4, -23 et -8.
- ✓ En raison du nombre décroissant d'entreprises répondantes qui pratiquent le transport international, il reste difficile d'évaluer l'évolution du trafic international des entreprises de la région. On constate que l'**activité internationale** ne semble concerner qu'un faible nombre d'entreprises en Poitou-Charentes qui ressentent fortement la concurrence étrangère.
- ✓ Les **trésoreries** sont tendues comme le montrent les soldes d'opinion des transporteurs de la région (-22 en solde d'opinion). Les soldes d'opinion concernant les **prix du transport** sont également négatifs (-28) depuis plusieurs trimestres en raison des difficultés que rencontrent les entreprises de transport pour répercuter l'augmentation de leurs charges sur les prix du marché et à retrouver des marges bénéficiaires. 83 % des entreprises ont répondu que la répercussion de la hausse de **leurs prix de revient sur leurs prix de marché** était plus difficile à appliquer que

l'année précédente. Dans un contexte économique marqué par une forte concurrence étrangère, les entreprises de TRM qui ont perdu des marchés à l'international, se recentrent sur le marché national en pratiquant des prix plus serrés. A contrario, **les délais de paiement des clients** semblent globalement stables.

- ✓ Les soldes d'opinion concernant le **recrutement** de conducteurs routiers présentent une légère amélioration : +10 en solde d'opinion. Les prévisions pour le deuxième trimestre 2004 démontrent un certain optimisme avec un solde d'opinion concernant les recrutements à venir positif (+7).
- ✓ On constate depuis plusieurs trimestres que les **entreprises sont peu nombreuses à investir dans du matériel de transport**. L'achat de véhicules correspond à 80 % au renouvellement du parc. Cette tendance perdure pour le trimestre à venir (-34 en solde d'opinion) avec 80 % des achats qui correspondent au renouvellement du parc. Les entreprises jouent donc la carte de la prudence en limitant leur niveau d'endettement.

* **solde d'opinion** : différence entre la part des opinions favorables ou ayant constaté une hausse et la part des opinions défavorables ou ayant constaté une baisse

** les **données sur l'international** sont à considérer avec **prudence** en raison du faible nombre d'entreprises qui pratiquent ce type de transport

V.R.

Les assises des déplacements dans l'aire urbaine Poitiers-Châtelleraut

Le **Conseil de Développement Durable** de l'agglomération de Poitiers a organisé les **Assises des déplacements dans l'espace urbain Poitiers -Châtelleraut** en collaboration avec l'ensemble des conseils de développement du département de la Vienne et différents organismes, dont l'**Observatoire Régional des Transports**.

Cette manifestation s'est déroulée le 15 mai à Poitiers dans les locaux de l'ESIP et a rassemblé, outre les 91 membres du Conseil de Développement de l'Agglomération poitevine, un large éventail d'acteurs locaux, de représentants de l'Etat, des collectivités locales (la Région, le Département, les Communautés, les Pays) autour d'une problématique commune et prégnante : les déplacements. Les Conseils de développement ont été institués par la *Loi Voynet de 1999, Loi d'orientation pour l'aménagement du territoire et le développement durable* qui a laissé une très grande liberté pour leur constitution et leur a assigné comme but de participer à l'élaboration d'un projet de développe-

ment, de l'accompagner par une large concertation et par la mise en commun d'idées. Ces instances s'inscrivent dans le cadre de la **Démocratie participative**, comme des lieux au sein desquels des réflexions peuvent être menées et des propositions élaborées.

Le thème **des déplacements** constitue la déclinaison d'un des chapitres du **PADD**, Projet d'Aménagement et de Développement Durable qui définit les grandes orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues par la CAP.

Les **Assises des Déplacements** sont donc une étape d'un long processus.

Les Assises ont débuté par une séance commune autour d'éléments représentatifs de la problématique des déplacements dans l'aire urbaine Poitiers-Châtelleraut. La collaboration entre les services de la Communauté d'Agglomération de Poitiers, l'INSEE, la DDE, l'IAAT et l'ORT a permis l'élaboration du document servant de diagnostic préparatoire, avant que les participants ne choi-

sissent de se répartir en 3 ateliers :

- Quelle organisation territoriale pour rationaliser les déplacements ?
- Liaisons entre territoires : quels choix de déplacements ?
- Vers de nouvelles pratiques de déplacements : comment anticiper et sensibiliser ?

Les échanges entre citoyens au sein de chaque atelier ont ensuite fait l'objet de restitution et de débats avec les représentants des autorités organisatrices des transports. Ce travail de réflexion, d'analyse et de retour d'expériences a permis l'élaboration de propositions, de pistes d'actions sur lesquelles les autorités organisatrices des transports peuvent s'appuyer et s'en servir comme base de travail. Les actes des Assises des Déplacements seront prochainement disponibles.

Renseignements :
Secrétariat du Conseil de Développement Durable de Poitiers : 05 49 52 36 59

BREVES

4 nouvelles dessertes TER Poitiers-Niort-La Rochelle

Conformément à leurs engagements, la région Poitou-Charentes et la SNCF poursuivent le développement et l'amélioration des dessertes TER entre Poitiers, Niort et La Rochelle.

Cela se concrétise par :

- La mise en place depuis le 11 juillet, de 4 nouvelles circulations de TER qui viennent ainsi compléter l'offre aller-retour créée en décembre 2003.
- Le remplacement progressif des trains TER ancienne génération par des trains plus spacieux

et plus modernes nommés ZTER Poitou-Charentes. L'ensemble de ces nouveaux matériels TER sera en service en fin d'année 2004.

Renseignements :
SNCF Ligne Directe 36 35 (0,34 € TTC la minute)
36 15 TER (0,15 € TTC la minute)
www.ter-sncf.com



© Médiathèque de la Commission Européenne.

Les conséquences de l'élargissement de l'Union européenne sur la réglementation des transports routiers de marchandises

Le traité d'adhésion de la République Tchèque, de l'Estonie, de Chypre, de la Lettonie, de la Lituanie, de la Hongrie, de Malte, de la Pologne, de la Slovaquie et de la République de Slovaquie à l'Union européenne, signé le 16 avril 2003 à Athènes est entré en application le 1^{er} mai 2004. Depuis cette date, l'Union européenne est ainsi passée de 15 à 25 membres, et le marché unique, de 379 millions à 480 millions d'habitants. Les 10 nouveaux pays entrants doivent donc désormais appliquer la législation européenne des transports routiers dans l'U.E, dont deux textes en régissent les conditions d'exécution.

Le règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil, du 26 mars 1992 modifié

concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres, permet à chaque transporteur de marchandises par route pour compte d'autrui ressortissant d'un Etat membre de l'Union européenne d'effectuer des transports communautaires dès lors que leurs véhicules sont couverts par une copie conforme de licence communautaire.

Ne sont pas concerné par cette obligation, les transports pour compte d'autrui réalisés avec des véhicules dont le PTAC⁽¹⁾, y compris celui des remorques, ne dépasse pas 6 tonnes ou dont la CU⁽²⁾, y compris celle des remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes et les transports réalisés pour compte propre.

Depuis le 1^{er} mai 2004, le règlement du Conseil du 26 mars 1992 s'applique aux 25 Etats membres de l'Union européenne, plus la Suisse⁽³⁾.

En conséquence, pour les entreprises de transport ressortissant de ces Etats, le seul titre administratif nécessaire pour effectuer un transport routier international pour compte d'autrui au sein de l'Union européenne est la copie conforme de la licence communautaire, accompagnée de l'attestation de conducteur lorsque celui-ci est un ressortissant d'un Etat tiers.

Pour les entreprises établies dans un nouvel Etat membre, les autorisations de transport issues des accords bilatéraux sont ainsi remplacées par les copies conformes de licence communautaire.

Le règlement (CEE) n° 3118/93 du Conseil du 25 octobre 1993 modifié

qui fixe les conditions de l'admission des transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un Etat membre, et qui permet à chaque entreprise de transport routier de marchandises pour compte d'autrui dont les véhicules sont couverts par une copie conforme de licence communautaire, d'effectuer des transports routiers à l'intérieur d'un autre Etat membre.

Ces transports sont dits de **cabotage**.

Les transports pour compte d'autrui réalisés avec des véhicules dont le PTAC, y compris celui des remorques, ne dépasse pas 6 tonnes ou dont la CU, y compris celle des remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes et les transports pour compte propre, peuvent quant à eux effectuer des transports de cabotage sans titre administratif.

Le cas particulier des transports triangulaires

Les dispositions particulières des accords bilatéraux concernant la réalisation des transports triangulaires non communautaires (effectués au départ ou à destination d'un Etat tiers à l'Union européenne) restent applicables en vertu de l'article 1^{er} du règlement du 26 mars 1992.

Ces trafics pourront être réalisés sous couvert soit d'une autorisation spécifique dite « pays tiers », soit d'une autorisation CEMT, soit d'une copie conforme de licence communautaire à condition que le véhicule transite par l'Etat d'établissement du transporteur.

Dispositions transitoires relatives au cabotage

Le traité d'adhésion instaure en matière de cabotage une période transitoire pendant laquelle

le **cabotage** est interdit sauf accord bilatéral, excepté pour Chypre, Malte et la Slovaquie.

La France n'ayant signé aucun accord bilatéral sur la libéralisation du cabotage, il en résulte que :

- pendant une période de **3 ans** minimum, soit jusqu'au 1^{er} mai 2007 les entreprises de transport ressortissant de **Hongrie** et de **Pologne**, ne sont pas autorisées à caboter en France.
- pendant une période de **2 ans** minimum, soit jusqu'au 1^{er} mai 2006, les entreprises de transport ressortissant de l'**Estonie**, de la **Lettonie**, de la **Lituanie**, de la **Slovaquie** et de la **République Tchèque** ne sont pas autorisées à caboter en France.

Réciproquement, les entreprises françaises ne sont pas autorisées à caboter dans ces sept Etats pendant les mêmes périodes.

Le transport en compte propre

Dans les 25 Etats membres, le transport intra-communautaire en compte propre est libéré de tout régime de licence communautaire et de toute autorisation de transport.

Le transport de **cabotage** en compte propre obéit aux mêmes dispositions transitoires que le cabotage dans le transport pour compte d'autrui.

Espace économique européen

(Norvège, Liechtenstein, Islande)

Les dispositions applicables à l'Espace économique européen sont les mêmes que celles qui s'appliquent aux pays de l'Union européenne.

⁽¹⁾ Poids total en charge autorisé

⁽²⁾ Charge utile autorisée

⁽³⁾ La Suisse ayant signé avec l'Union européenne un accord entré en vigueur le 1^{er} juin 2002.

Contact : Hervé PASCAL - DRE/STR

Publication réalisée dans le cadre de l'Observatoire Régional des Transports 19, rue Saint-Louis BP 595 86021 POITIERS

Directeur de la publication : Thierry Hautier - Responsable : André Turcot - Contact : Véronique Roy

☎ 05 49 55 65 82 - Télécopie 05 49 55 65 89 - Email ort@i-carre.net

Cette lettre trimestrielle est téléchargeable sur notre site internet : www.ort-poitou-charentes.asso.fr

Maquette : 2A2R - PAO : GRAFIMAP - Imprimeur : Oudin

Tiré à 2 200 exemplaires - ISSN : 0989-4802 - ©Observatoire Régional des Transports Poitou-Charentes



Direction Régionale
de l'Équipement du Poitou-Charentes

IAAT

Institut Atlantique d'Aménagement des Territoires



La démocratie participative